

## **Agli On. Membri della Commissione Affari Esteri e Comunitari del Parlamento Italiano.**

**Oggetto: Segnalazione di informazioni scorrette fornite durante l'audizione svolta il martedì 13 dicembre.**

Si precisa che il Prof. Zucchetti, nel corso dell'audizione presso codesta Commissione parlamentare, dello scorso martedì 13 dicembre, ha espresso alcune affermazioni scorrette riguardo all'andamento dei traffici transalpini. Il prof. Zucchetti ha infatti affermato che nell'arco alpino occidentale il traffico merci non diminuisce e ha citato la cifra complessiva di 54 milioni di tonnellate nel 2014. La quantità citata non corrisponde però ad alcun dato oggettivo e non è stata motivata; non è suffragata dai dati riportati sul bollettino Alpinfo 2014. Non è pertanto comprensibile perché attraverso la frontiera franco-italiana *dovrebbero* passare (come dichiarato dal prof. Zucchetti) 54 milioni di tonnellate l'anno di merci a fronte delle circa 40,3 milioni di tonnellate transitate nel 2014. Risulterebbe che 14 milioni di tonnellate o sono virtuali (e chi mai le sa giustificare?) e vanno "perse" oppure passano altrove. Per altro l'"altrove" dovrebbe verosimilmente essere la Svizzera, attraverso la quale l'andamento del trasporto ha manifestato un andamento regolare nel tempo e avviene su corridoi nord-sud e non est-ovest. Il traffico totale attraverso la Svizzera nel 2014 è stato di 38,4 milioni di tonnellate (Mton) (la fonte è sempre Alpinfo); il prof. Zucchetti sembra sostenere, senza dichiararlo, che 14 Mton di quel flusso sarebbero in realtà proprie dell'arco alpino occidentale, trasferitesi di un paio di centinaia di km a est per il costo del passaggio della frontiera italo-francese. Ne conseguirebbe che il "vero" traffico attraverso la Svizzera sarebbe del 36% inferiore a quanto non sia: affermazione che, detta così, appare del tutto inverosimile ed ingiustificata e visibilmente non corrispondente alle valutazioni delle autorità confederali elvetiche. Pare che il prof. Zucchetti abbia ricavato la cifra presentata in commissione non da dati di fatto ma da un modello matematico previsionale che è quello utilizzato dai proponenti, alla base della loro analisi costi benefici. Tale modello, riapplicato più volte nonostante le smentite dei fatti, continua a prevedere rilevantissimi incrementi dei flussi merci attraverso la frontiera terrestre italo-francese. Correttezza vuole che si osservi, in base alla stessa fonte usata dal prof. Zucchetti, che il traffico globale attraverso la frontiera italo-francese (da Ventimiglia inclusa, al Bianco incluso) è in calo dall'anno 2002: cala vistosamente il traffico ferroviario (dai 10,1 milioni di tonnellate nel 1997 a 3,7 milioni di tonnellate nel 2014, includendo anche la ferrovia di Ventimiglia) ma cala anche il traffico su strada.

Una tesi ripresa dal prof. Zucchetti e affermata in precedenza dall'arch. Foietta vuole poi che il calo del traffico sulla ferrovia storica del Fréjus sia dovuto all'inadeguatezza della medesima. Questa tesi non trova riscontro nei fatti, in quanto il calo in questione si sviluppa a partire dal 1997 ad oggi. Negli stessi anni, anzi a partire dalla metà degli anni '80, fino alla crisi del 2008, il traffico ferroviario attraverso la frontiera svizzera ha continuato ad aumentare, pur in presenza di infrastrutture dello stesso livello e con analoghe caratteristiche rispetto a quelle della linea storica delle valli di Susa/Maurienne: il tunnel storico del Lötschberg (Svizzera centrale) è a una quota superiore ai 1300 m e con adduzione a tornanti tali da consentire, per i convogli più lunghi, al macchinista di testa treno di vedere dal finestrino la motrice di spinta in coda. L'unica infrastruttura nuova è stata il tunnel di base del Lötschberg (a una sola canna) entrato in funzione nel 2007 (il Gottardo è stato inaugurato nell'estate 2016). Dopo la crisi del 2008 il traffico attraverso la Svizzera è risalito ai livelli ante crisi con tendenze di crescita più incerte che nel periodo tra gli anni '90 e il 2008. È appena il caso di rilevare che fino ancora al 2007 una tesi sostenuta dai proponenti la nuova linea Torino-Lione è stata quella della imminente saturazione della linea storica; questa tesi, platealmente infondata, è stata ora sostituita da quella della inadeguatezza. In realtà la differenza tra l'asse est-ovest e quelli nord-sud sembra essere dovuta a cause inerenti la struttura del mercato globale delle merci.

Il prof. Zucchetti ha anche sostenuto che la linea ferroviaria esistente, su cui transitano i TGV francesi del collegamento Milano-Parigi, violerebbe delle norme di sicurezza europee. Il prof. Zucchetti non ha citato nessuna di tali norme, se però la linea esistente è insicura sarebbe bene che il presidente della commissio-

ne, On. Cicchitto, trasmettesse la segnalazione alle autorità preposte alla sicurezza dei trasporti, perché occorrerebbe chiuderla fino ad adeguamento effettuato.

Il prof. Zucchetti ha anche fatto riferimento a delle analisi costi benefici (ACB). L'ultima resa pubblica è quella comparsa nei primi mesi del 2012 sotto forma di Quaderno n. 8 dell'Osservatorio, oggi presieduto dall'arch. Foietta e allora presieduto dall'arch. Virano. Il cuore di tale ACB è il modello matematico già utilizzato, senza dichiararlo, dal prof. Zucchetti. Quel modello prevede un'eccezionale inversione di tendenza nei traffici con la Francia arrivando a indicare un aumento del flusso di merci per ferrovia sulla nuova linea, nel 2035, pari a più di 12 volte quello del 2014. Questa previsione si basa su ipotesi certamente fuori dal *common wisdom* in materia di modelli statistici previsionali. Per altro le ipotesi paradossali contenute nel modello includono anche, ad esempio, un'attribuzione ad ogni tonnellata di CO<sub>2</sub> ipoteticamente risparmiata di un valore di 8000 € per la Francia e 6000 € per l'Italia, quando i valori correntemente utilizzati in valutazioni di questo tipo stanno tra 10 e 200 €: l'osservazione non è stata fatta soltanto dal gruppo scrivente ma anche dalla Fraunhofer Gesellschaft di Monaco, richiesta dal Parlamento Europeo di esprimersi sulla ACB della nuova linea.

Un aspetto che val la pena sottolineare riguarda il riparto modale. In Commissione l'on. Causi ha richiamato più volte l'esigenza di diminuire il flusso di camion sulle strade, per ragioni di impatto ambientale. Il ragionamento dell'on. Causi è implicitamente fatto a parità di flusso totale: se ho un certo flusso e ne trasferisco una parte maggiore sulla ferrovia, diminuirà il numero dei mezzi pesanti sulla strada. Quello che il prof. Zucchetti non ha detto a proposito delle proiezioni del modello che non ha citato e che è sfuggito all'on. Causi, che probabilmente non ha letto il quaderno 8 dell'osservatorio, è che la previsione straordinaria di crescita non si limita a moltiplicare per dodici il flusso sulla ferrovia ma moltiplica anche per 1,8 il flusso di camion su strada, il che corrisponde a circa 800.000 mezzi pesanti *in più* all'anno di quelli che transitano oggi al valico del Fréjus e a quello del Monte Bianco. D'altra parte se la previsione di traffico è infondata e il volume rimane più o meno quello attuale, un investimento come quello per il tunnel di base rimane del tutto ingiustificato e con un bilancio in profonda perdita. L'on. Causi ha citato più volte il flusso di mezzi pesanti lungo la costa, ma né il modello previsionale attuale elaborato dai proponenti, né alcun documento precedente ha mai preso in seria considerazione la possibilità di ottenere un effetto significativo sui transiti al valico di Ventimiglia, mediante il collegamento ferroviario tra Torino e Lione. Notoriamente quel problema, molto pesante, essendo legato ad un traffico in larga misura connesso con la penisola iberica, potrebbe alleviarsi o con uno sviluppo (in atto, per altro) del cabotaggio marittimo, o/e con un potenziamento della ferrovia costiera, oggi ampiamente inadeguata, ma difficilissimo da ottenere per via dello stato di urbanizzazione di quei territori.

Quanto sopra *pro veritate* e perché gli onorevoli membri della commissione possano disporre di adeguate informazioni per le loro valutazioni in aula.

A nome del Comitato Scientifico del Controsservatorio Val Susa



Prof. Angelo Tartaglia

Torino 19/12/2016